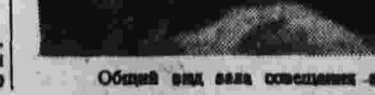
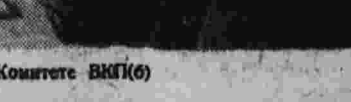


РЕЧЬ тов. ЖМУРИНА
(Каменник Заводстрой, Москва)

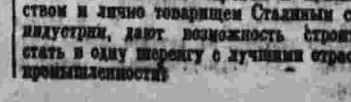
Смотрю назавтра все приготовили. И так, я даю 6.700, 7.000. Смотрю 24 ноября опять, говорят, конкурс. Это значит, что



вопросам строительства в Центральном



Сотр. М. Калашникова.



Совещание по вопросам строительства в Центральном Комитете ВКП(б)

РЕЧЬ тов. ПОЗНАНСКОГО

(Начальник Дзержинстроя)

Дзержинстрой — подрайонная организация, ведущая реконструкцию и строительство металлургического завода им. Дзержинского. Сейчас, в конце года, можно уже подвести некоторые итоги нашей работы.

Во-первых, выработка. Это основной момент, вокруг которого вертелась вся выработка. Выработка наша в начале года была около 25 руб. — и достигла в ноябре 44 р. 30 к. Это по чисто строительно-монтажным работам.

Что касается снижения стоимости, то мы дали за это время 11 проц. с линии проекта 8 проц. плана и против 8 проц. снижения себестоимости в прошлом году.

Вопрос о подрядах является сейчас не только вопросом заключения договоров между подрядчиками и заказчиками. Это также вопрос о приеме работ. Мы вносим договор, при чем договор жесткий. А затем производим прием работ, при чем приемка жесткая. Каждую деталь, каждый месяц принимаются специалистами завода по общему, при чем они оценивают не только работу, но и материалы, которые мы имеем.

Подрайонные строители, существующие года два — три и имеющие уже свои строительные традиции (как, например, наше строительство на «Дзержинке»), можно, после окончания одной работы, переоборудовать целиком, всем коллективом, на другую стройку, потому что они имеют опыт спайки работ. Я думаю, что наши резервы лежат именно в этом коллективе. И когда мы говорим о стахановском движении, то мы можем, несмотря на отставание от всех иных отраслей промышленности, в какой-то степени поднять «спайку». Правда, это немного, но все-таки у нас имеется 1.100 стахановцев. И эти стахановцы совершенно опираются на нас, на представление о нормах.

Если принять во внимание дальнейшее развитие механизации, то наши резервы вырастут еще больше.

Орджоникидзе. А универсальный станок как вы видите?

Познанский. Универсальный станок у нас строительством почти закончен.

Орджоникидзе. Чего не хватает?

Познанский. Нехватает топлива, потом подшипников к правильной машине, которые должны прийти из Германии...

Орджоникидзе. Они заказаны?

Познанский. Они заказаны. Нехватает еще и многих мелочей.

Орджоникидзе. Когда можно пойти стран?

Познанский. Он уже сейчас собирается на части. Если быстрое можно было бы подогнать, то через три недели можно их получить.

Орджоникидзе. Я вчера говорил с тов. Бельским. Он обещал дать.

Познанский. Неделю через три после получения можно будет пустить стан. Если быстрое заподают, тогда стан задержится.

Мельников. Бородастый стан.

Познанский. Простите, он строится в течение не больше двух лет.

Мельников. С 1932 года начали.

Говос. Практически начали в 1934 году.

Орджоникидзе. А аглофабрика пущена?

Познанский. Да, обе линии.

Мельников. Он тоже бородастый? Вот какой!

Познанский. Я его начал с 1 апреля прошлого года и строю его 18 месяцев.



Орджоникидзе. Но это оборудование зарезано лежало там года два.

Познанский. Нет, это оборудование, что лежало, смонтировано в Магдебурге, а мы монтировали ленты в Уралистане.

Так в чем еще заключается наш резерв? Наши резервы лежат в организации работ. Я думаю, и это не будет общей фразой, что мы можем взять на себя обязательство в будущем году увеличить выработку на человека вдвое. (Голос. На 200 проц?) Да, на 200 проц., и это не предел.

Орджоникидзе. Сколько мы вам дали капиталовложений?

Познанский. Мы вам дали примерно 50 млн.

Орджоникидзе. Значит, на будущий год вы за эти 50 млн. обещаете дать 100? (Гул одобрения).

Познанский. Нет, тов. Орджоникидзе, увеличение на 100 проц. выработка дает нам снижение себестоимости только в 8 проц. (Остальное снижение себестоимости лежит в наших внутризаводских расходах, в посылках материалов и накладных расходах).

Орджоникидзе. У вас 8-я домна должна была строиться?

Познанский. Ее воздвигла держа.

Орджоникидзе. Воздуходувка у вас строится?

Познанский. Строится.

Орджоникидзе. Когда ее можно будет пустить?

Познанский. В августе.

Орджоникидзе. Оборудование есть?

Познанский. То, что нужно, пока есть. Я хочу остановиться еще на вопросе о финансировании.

Финансирование у нас очень сложное. Должен сказать, что средняя задержанность завода не составляет 4,5 млн. рублей в месяц. Это происходит потому, я полагаю, что пусковые сроки, которые мы имеем, находятся в разных плоскостях и финансирование. Я бы предложил следующее: если, скажем, срок пуска у меня 1 июля, а я смета в течение первого полугодия сметаю большой объем работ, чем мне полагалось, то банк должен мне уплатить по сделанному мною объему работ. (Голос. Правильно).

РЕЧЬ тов. ПЕРЕЛЬМАНА

(Управляющий Ленинградским трестом строительных материалов)

Ленинградский трест строительных материалов до 1934 года работал скверно, а в 1934 году выполнил план на 103 процента. В 1935 году, несмотря на исключительно суровые климатические условия, производственная программа также выполняется. Мы находим значительные резервы в оборудовании, но у нас есть несоответствие между мощностями отдельных производственных участков. Мощности петного хозяйства у нас составляют 235 млн. кирпичей, мощностей пресов — 150 млн., а сушальная площадь рассчитана на 123 млн. кирпичей.

Молотов. Почему получилась такая неправильная увязка между сушальными площадями и мощностями пресов и пресов?

Перельман. Дело в том, тов. Молотов, что ленинградские заводы в большинстве своем были построены в довоенное время, а старые хозяйства, которые строили эти заводы, ставили своей задачей — в сезон выпустить кирпич, в сезон обжечь и пустить на рынок с тем, чтобы осенью повесить замок на завод.

Молотов. Сезонный характер?

Перельман. Да, чисто сезонный характер производства. Теперь эти мощности могут быть использованы полностью, и я до стремлюсь к тому, чтобы в течение сезона изготовить такое количество сырья, чтобы не пришлось работать круглый год.

У нас есть большие резервы для снижения себестоимости кирпича.

На одном заводе себестоимость тысячи кирпичей — 75 рублей, а на другом — себестоимость 91 руб. Совершенно идентичные, одинаковые заводы, но все дело в том, что система организации управления и производства на этих двух заводах разная. У нас в кирпичной промышленности на среднем заводе содержание одного линейного бухгалтера на 2—2½ проц. ускорения продукции.

Молотов. Как вы видите перспективы для небольшого завода, составляющего незначительную часть в стоимости продукции?

Перельман. Подумать можно это?

Перельман. Безусловно можно. Наму организационную структуру необходимо упростить.

Говос. В чем громадность управления?

Перельман. У меня на заводе «Красный кирпичник» существует аппарат в 80 человек.

Молотов. Как же вы это терпите?

Перельман. Наме несправедливо, что мы, тов. Молотов, не привели сразу и до конца изложить наши внутренние ресурсы. Это наш грех.

Орджоникидзе. Вы самокритичную реку производите. А завтра будет 30 человек вместо 90?

Перельман. Я вам честно скажу. Я, сидя здесь, в Москве, уже мысленно раз морю, а сказал себе, что должен завтра исправить этот недостаток.

Орджоникидзе. Вместо 90 человек сколько у себя оставите?

Перельман. 60.

Орджоникидзе. Неважно. Можно оставить 15. (Смех. Аплодисменты).

Перельман. Я бы с вами, тов. Орджоникидзе, вполне согласился при одном условии. Нам сейчас предъявлены требования об усилении противопожарных мероприятий и увеличении штата пожарников почти вдвое.

Орджоникидзе. Сколько у вас пожарников?

Перельман. 20 человек на этом заводе.

Молотов. На что это столько?

Перельман. Требуется.

Молотов. Мало ли чудак...

Перельман. Если бы мы освободили от таких требований... Еще какие?

Перельман. Обслуживающий персонал, бухгалтерия и районный народ (Смех).

Орджоникидзе. Какой-то учет у вас должен быть.

Перельман. На этом заводе «Красный кирпичник» бухгалтерского аппарата 25 человек.

Орджоникидзе. Сколько продукции даете?

Перельман. На 35 миллионов.

Орджоникидзе. Для чего 25 человек?

Перельман. Дело в том, что этот завод состоит из нескольких предприятий, одно от другого находится в 3—5 километрах, каждое предприятие имеет свой счетный аппарат.

Орджоникидзе. Никогда у капиталиста на кирпичном заводе не было 90 человек. Вы один человек и еще 2—3 человека — вот и все управление завода.

Перельман. Совершенно верно.

Молотов. Подумать можно?

Перельман. Безусловно, тов. Молотов. Дальше — вербасом рабочей силы и ее использование. У нас стоимость вербаски обходится до 10 проц. к стоимости продукции.

Молотов. Поправить можно?

Перельман. Можно. За счет сокращения вербаски и вообще за счет снижения количества потребляемой рабочей силы.

Молотов. А по счет постоянных кадров, как дело?

Перельман. Вопрос о постоянных кадрах очень сложный. Для создания постоянного кадра нужно реконструировать кирпичную промышленность. Перевести ее на постоянное производство, уничтожить сезонность сразу нельзя.

Молотов. Можно перевести лучшие заводы.

Перельман. Последний вопрос — относительно качества кирпича. Дело в том, что качество кирпича, который мы выпускаем, тоже отстает от требований современного строительства.

Молотов. Какую самокритику? Что у вас не хватает для того, чтобы это изменить?

Перельман. Я выступаю с самокритикой для того, чтобы лучше осветить все те вопросы, которые мы поставили перед нами.

Качество кирпича у нас отстает только по форме, а по прочности мы имеем высококачественный кирпич. Что же касается формы, то она всегда у нас отстает от требований строителей.

Неправильная форма кирпича получается из-за того, что у нас в значительной мере в плохом состоянии находится путь, по которому передвигается сырой кирпич. От трясина сырой кирпич расплывается. Кроме того, наша глина дает неоптимальную усадку.

Молотов. Глина плохого качества.

Перельман. У нас выбрана глина. Можно делать кирпич сухим прессованием. Сейчас мы провели опыт сухого прессования кирпича, и у нас это вышло.

Орджоникидзе. В 1923 году я в Тифлисе видел это сухое прессование.

Перельман. Ни в Москве, ни в Ленинграде до сих пор сухого прессования кирпича не было.

Дело заключается в том, что мы добились возможности в нашей кебрийской глине получать кирпич хорошего качества. При чем, подсчитав его стоимость, мы можем заявить, что это даст колоссальный эффект. Мы будем выпускать по 52 рубля за тысячу кирпичей идеальной по форме и качеству.



РЕЧЬ тов. ГУГЕЛЯ

(Начальник строительного управления «Азербайджан»)

Орджоникидзе. Какова стоимость земляных и бетонных работ?

Гугель. Земляные работы стоят 2 руб. 71 коп. кубометр. Это благодаря широкому внедрению гидромеханизации, и не только гидромеханизации. У нас работают экскаваторы, гидромеханизация и третий вид — гидротранспортировка. Работы, которые ведет «Союзкаменщик», проходят в этом году хуже, чем в прошлом. «Союзкаменщик» им платит 1 руб. 50 коп. за смитый куб, а я прому тов. Серго разоршил мне в будущем году делать эту работу самим. Весь объем работ можно дать за 95 коп. куб. Я выисовую 50 проц. оборудования и 75 проц. существующих кадров.

Орджоникидзе. Можно дать.

Гугель. Что дано нам стахановское движение? У нас на «Азербайджане» в июле этого года 1.195 стахановцев, а всего в контрагентах 2.400.

Орджоникидзе. Как определите стахановцев?

Гугель. Я сейчас скажу: 200 проц. нормы выполняют 705 рабочих, до 300 проц. — 440, сверх 300 — до 50 чел.

Орджоникидзе. Значит, стахановцами называют тех, кто выработал две нормы?

Гугель. Это те, кто в октябре и ноябре выполнял не меньше 200 проц. Если бы не было стахановцев, мы должны были бы для выполнения работ взять еще 1.600 человек.

Строители не могут сказать, что на нас работает дешевле. Мы все здесь будем выступать и говорить: я отнял на 20 проц. себестоимости, а на 15 проц., а на 30 проц., но никто не может сказать, у кого же работа дешевле и у кого дороже.

Орджоникидзе. А если взять просто стоимость кубометра бетона: у Бада он стоит столько-то, у нас столько-то...

Гугель. Конечно, это будет дороже всего. Если у меня, например, выработка железных конструкций будет 500 руб. по плану, а я ее сделал в 470 руб., а Бада сделал в 480, то здесь ребята будут ясно, что у него работы дороже.

По вопросу о подрайонном способе работ. Я вчера сказал тов. Молотову, что я не согласен с установкой тов. Межлаука о преимуществе подрайонного способа. У нас многие товарищи предпочитают себе подрайонный способ чрезвычайно упорно. И не получают «чужих» планов, а получают от ГИМПа за построенное, получают от процента выполнения работы. Я считаю это совершенно неправильным. Раньше я получал деньги «чужих» планов.

Гугель. В сметных делах?

Гугель. В сметных делах, другие же говорят, что по фактически выполненным работам сметным планам работам.

Орджоникидзе. Смета, которая утверждена на эту на этот год. Это он и получает.

Гугель. Если я за первое полугодие имел против этих сметных план удорожание на 1 млн. рублей, то во второе полугодие и не только поглотил это удорожание, но и получил 1.300 тыс. рублей чистой экономии. У нас хороша работа строителя. Каждый участок имеет хороший, и я не замечу, что этот участок ничем, кроме его сметы. Для меня все равно, сколько он отстратит заработной платы в том или ином объекте. Стахановское движение — прямая заинтересованность технического персонала и рабочих в производственной продукции и в ее себестоимости, ускорение строительных работ и всей организации строительного дела выдвигает все резервы и обратит их на индустриализацию нашей страны.

На строительстве вторых путей

В. ХОДАНОВ

От Забайкалья до Амурского моря, простерлась огромная строительная площадка, имеющая по фронту свыше 2.200 километров. Вдоль от железной дороги возникли крупные лесные комбинаты, каменнодобывающие заводы, горные карьеры. Ближе к железнодорожной линии выросли мощные электростанции, механические мастерские, ремонтные заводы и просторные автопарки.

На линии — сотни поселков и городов строителей, клубы, кино, театры, больницы. Поселки живут полнокровной культурной жизнью. Здесь происходят фестивали самодеятельных бригад, на стадионах — спортивные состязания. На строительстве являются газеты, журналы, техническая литература. Почты шлют письма, в которых воспевают героев стройки.

На сотни километров протянулись провода телефона и телеграфа, они связывают поселки и предприятия в единое строительство, находящиеся в городе Свободном, Дальневосточного края. Вся эта огромная площадка — строительство вторых путей великой восточной магистрали.

При парижке Дальний Восток имел в своем распоряжении только сезонные морские и речные пути. Лишь в 1906 году под влиянием внешних причин была принята постройка Амурской железной дороги. Строительство длилось 10 лет. В 1916 году оно было закончено вчерне. Дальний Восток получил уютную оплотноту. Мосты этой дороги были уложены наспех — на деревянных клетках. Станции остались неразвитыми, даже без надлежащего водоснабжения. Забайкалье и Дальневосточный край оказались в сепарате России Азии, которая едва обеспечивала небольшие потребности малонаселенных и необжитых пространных...

Дальневосточный край — сталинская новостройка. По инициативе и при ближайшем участии товарища Сталина здесь строится новые промышленные города, осваиваются недоступные раньше пространства Крайнего Севера, в скалках и джунглях бухт Приморья возникают новые порты, в суровых горных хребтах закладываются уютики будущих гигантских промышленных комбинатов. Идет строительство вторых путей.

В ДВК нет строительных сезонов — стройка идет круглый год. В полноразмерные, в пору строительства вступают в громадные скалы. С помощью электрических сверл они пробивают в камне скажины, вырывают амплоном громады, преграждающие им путь. В лесистых водах горных рек они возводят устои мостов.

Вторые пути ДВК — стройка невиданных масштабов. В довоенное время

путь от Забайкалья до Тихого океана является частью грандиозного плана превращения советского Дальнего Востока в великий край советской страны, в мощный социалистический фронт на побережье Восточного океана. Край должен иметь отличную развитую сеть железнодорожных магистралей. Разветвленная сеть дорог придаст всему хозяйству края темпы развития промышленности, сельского хозяйства, освоения огромных богатств, лежащих в недрах и на поверхности советского Дальнего Востока, о каких сейчас трудно и мечтать. И по инициативе товарища Сталина на территории Забайкалья и ДВК возникает величайшая строительная площадка второй пятилетки.

Партия и правительство поручили строительство вторых путей Народному комиссариату внутренних дел. Два года назад на Дальний Восток был переброшен огромный коллектив строителей во главе с испытанными на крупнейших стройках руководителями — членами. Всего два года назад зной в Забайкалье тысячи строителей вышли строить первые перегоны от станции Кармыска на восток. Сегодня строители работают уже на перегонах возле Хабаровска. Через горные края Забайкалья, прорезая тоннелями неприступные скалы, пересекая горы горных рек, по гигантским насыпям, возведенным нап изынами Пржевальского, все дальше и дальше на восток — к Тихому океану выдвигаются новые пути новой магистрали.

Дорога строится скачком быстрыми темпами. В ДВК нет строительных сезонов — стройка идет круглый год. В полноразмерные, в пору строительства вступают в громадные скалы. С помощью электрических сверл они пробивают в камне скажины, вырывают амплоном громады, преграждающие им путь. В лесистых водах горных рек они возводят устои мостов.

Вторые пути ДВК — стройка невиданных масштабов. В довоенное время

и после революции не было железнодорожных строек, по объему работ приближающихся к этой. Среднеазиатская магистраль, самая крупная на железнодорожных строек, протяжением в 1.900 километров, имела меньший объем земляных работ и была выполнена за пять лет. Наш первенец — Турксиб, имевший 27 миллионов кубометров земли и 150.000 кубометров каменья, был построен за три года. По объему земляных работ, по темпам — укалка вторых путей значительно превосходит названные строек.

За два года сделано следующее. Земляных работ выполнено около 47 миллионов кубометров, в том числе 8 миллионов кубометров скалы. От Кармыска до Хабаровска уже выстроено 2.000 километров главных и станционных путей. На этом протяжении построено 2.992 искусственных сооружений, на которых уложено около 700 тысяч кубометров бетона. Построено 300 тысяч метров мостов. Для выполнения этих работ строительству потребовалось около одного миллиона кубометров камня, свыше 1.300 тысяч бочек цемента, десятки тысяч тонн железа, два с половиной миллиона кубометров леса. Построены почти целиком заготовленными строительством. Кроме того, перевезено 380 миллионов станционных путей и 1.435 строек. Строительство ведется в очень трудных условиях. Жима на Дальнем Востоке суровая, длительная и малоснежная. Морозы доходят до 60 градусов, зимний период в ряде районов длится до пяти месяцев. Летом — липин с паводками, сильными водами в реках, достигаями катастрофических размеров.

Главным и наиболее коварным врагом строительства является великая мерзлота, захватывающая большую половину района, через который проходят вторые пути. Она угрожает несомненно фундаментам, устойчивости и прочности сооружений, ножающими пучинными торбами вызывает земляное полотно. В условиях восточной мерзлоты до последнего времени оставался нерешенным проблема водоснабжения. Прокладка водопроводных труб над слоем мерзлоты грозила вывести водопроводы на строящуюся из-за густоты замерзших почв.

Важнейшее водоснабжение на водостоях

было рискованно, потому что зимой даже самые многочисленные реки промерзают здесь до дна. Еще сравнительно недавно на станицах Забайкальской и Уссурийской дорог можно было видеть длинные составы из пестряни. Поезда-водозовы за сотни километров доставляли воду паровозам. Строителям вторых путей предстояло решить ряд сложных технических задач. Ныне эти задачи решены.

В этих своеобразных условиях огромные значение имеет качество работы. Строить только отлично — стало железным законом строительства. Неполноценные материалы, малейшая небрежность, с нарушением в выполнении работ ведется беспощадная борьба. Реализация плана в строительстве — это не только техническая лаборатория. Все лучшее в деле материалов превращается в лабораторию. В центре внимания — лаборатория в городе Свободном, либо в отдаленных этой лаборатории.

Темпы работ удивительны. Старый мост через реку Амур, по которому идет забайкальская однопутная, строили приглашенные парижские инженеры из Италии. Они год заготавливали материалы, затем два года строили мост. Второй мост через реку Амур построен за 4½ месяца. На строительство был брошен лучший фалангит. Производство обливочного камня организовано на месте. Механизмы с оптической системой по 30 пудов, приходящие закидывать на огромную высоту почти вертикально. Вскоре красивый семиэтажный мост высотой в 30 метров над горизонтом воды простерся над рекой Амур.

На участке станицы Шинниновская строится в 25 дней замечательные крупные корпуса железнодорожных мастерских.

В Забайкалье на одну из площадок не была доставлена форма для строительства моста. Замена формы железобетонными перекрытиями требовала электромонтажа. Но на площадке имелся всего лишь один сварочный аппарат. Без работы ни — улетел три месяца. Тогда решили сварить трубы арматуры в кузнице габаритной фалангит. И эта работа была выполнена в 72 часа. Таких фактов можно привести сотни.

Но самое главное — люди, строющие вторые пути. Строители, давшие стране двухпутную магистраль на Дальний Восток, — это люди, в свое время нарушившие законы своей страны, заключенные в

лагери для трудовой перековки. Каждый средствами достиг коллектив строителей вторых путей таких блестящих успехов?

Наркоминдел поручил строителям, испытанным на величайшем строительстве — канале имени Сталина. Возглавляет ее начальник строительно-монтажного Френкель. Опыт строительства Беломорострой был развит и обогащен на новой большой стройке Дальнего Востока. Френкель создал систему фалангит — небольших хозяйственно-самостоятельных отрядов строителей. Он поставил во главе фалангит лучших людей.

В здании управления строительства, в большом зале помещается диспетчерский пункт. Отсюда передается все распоряжения, сюда приходят все сводки, запросы, сообщения. В любой момент руководитель строительства может узнать, что и как делается на самом отдаленном участке работ. Три стены этого зала занимают огромные карты, заполненные передвижными диаграммами, световыми сигналами. Всего на карте 2.250 знаков. Здесь отражено все строительство на последний день.

Френкель не всегда нуждается в зрительном представлении о ходе работ. Он знает по фалангитам всех начальников работ до бригадиров фалангит исключительно, тысячи рабочих строительства, и не только по фалангитам, — он знает характер этих людей, их слабости и качества.

Особое внимание на стройке уделяется воспитанию людей. Здесь выросли квалифицированные кадры организаторов, прорабов, техпрорабов и воспитателей. Тысячи путевых работников получили специальности на курсах, научились управлять машинами, производить бетонные работы, строить здания, ответственные сооружения.

Но самое замечательное на строительстве — это женщины-команды. Выдвижение женщин на стройку произошло с невиданным размахом. Большинство фалангит командуют женщинами. Помощники начальников фалангит по производству, труду, технической части, заведующие хозяйством, артелями, столовыми, бригады — также женщины. Смелое выдвижение женщин не только себя оправдало. Женщины отлично справляются с руководством фалангит, крупным отрядом, насчитывающим до 400 человек. С приходом женщин на эти безлюдные посты укрепилась дисциплина, неустанно укрепились бытовые условия. Фалангит первых выдвинуло — Вадислав.

Гайнц-Потанино, Гукса, Макаровой, Виллямовой, Лидиной и многих других с первых дней стали первопроходцами застройки.

Развернулось техническое учение. В поселках фалангитов выросли новые барачи, бани, прачечные, кухни. В общежитиях стало чисто, тепло и уютно. Находясь в культурное обслуживание рабочих. Сейчас на западном участке работает один из лучших отрядов, во главе которого стоят женщины-команды — Новикова.

Можно назвать сотни крупных сооружений вторых путей, выстроенных под руководством и руками женщин; как правило, они отличаются особыми высоким качеством. Женщины-команды не только упорядочили быт, они внесли культуру в производство.

Строительство вторых путей от Кармыска до Хабаровска близится к окончанию. Уже скоро в эксплуатацию войдет 1.500 километров линии. От Кармыска до Бочарова движется товарный и пассажирский поезд по новым путям без ограничений скорости. По устойчивости построенный путь не уступает старому, обкатанному. Ближайшие окончания строительства перегоны на участке Бочарово — Хабаровск.

По построенным вторым путям — лишь часть проделанной работы. От Забайкалья до Амурского моря создано мощное железнодорожное хозяйство, проведена работа по техническому оснащению двухпутной дороги. Огромные затраты получились большие и малые железнодорожные станции. Мощные паровозные депо, мастерские на узловых станциях Зимова, Нахичевань, Шинниновская, Хабаровск и во многих других пунктах вступили в строй. Построено до десятка вагоностроительных пунктов, склады топлива, мастерские различных наименований, вагонотрапезии, новые пассажирские здания, корпуса железнодорожных
